DIRECTION GÉNÉRALE 4.7
DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES.

DÉPARTEMENT DU NORD.

AVIS.

Concession de la navigation de la Scarpe, depuis le fort de Scarpe jusqu'à l'Escaut.

LE public est averti qu'il sera procédé le 9 décembre 1833 à la concession des travaux à exécuter pour la restauration de la navigation de la Scarpe, depuis le fort de Scarpe jusqu'à l'Escaut.

Pour être admis à soumissionner, il faudra préalablement avoir fait, à la caisse de M. le Receveur-général du département du Nord, un dépôt de garantie de la somme de QUARANTE MILLE FRANCS ; cette somme pourra être déposée en numéraire ou en inscriptions de rentes calculées au pair, en bons ou autres effets du Trésor, avec transfert, au profit de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Le lendemain du jour désigné pour la réception des soumissions, les dépôts de garantie seront rendus aux soumissionnaires dont les offres n'auront pas été acceptées.

Les soumissions seront reçues cachetées des mains des soumissionnaires, de midi à une heure, à l'hôtel de la Préfecture du département du Nord.

Elles seront numérotées de suite et rangées sur le bureau, pour être ouvertes par M. le Préfet, en conseil de préfecture et en présence des concurrens.

Toute soumission pour être valable devra :

1.° Être conforme au modèle annexé au cahier de charges;

2.° Être accompagnée d'un récépissé constatant le dépôt de la somme exigée pour la garantie de la soumission.

A une heure, M. le Préfet procédera à l'ouverture des soumissions dans l'ordre de leur présentation et prononcera immédiatement sur leur validité et leur acceptation. La concession sera accordée au soumissionnaire qui se contentera d'une moindre durée de jouissance des droits énoncés au cahier de charges, au-dessous du *maximum* de quatre-vingt-six années.

Toutefois la concession ne sera valable et définitive qu'après avoir été ratifiée par une loi.

Si deux ou plusieurs soumissions renferment la même condition, un nouveau concours sera ouvert immédiatement entre les signataires de ces soumissions.

Les cahier de charges, plans, modèle de soumission et autres modèles sont déposés à l'hôtel de la préfecture du Nord, où l'on pourra en prendre connaissance tous les jours (le dimanche excepté), de midi à quatre heures.

Les frais de publications et d'affiches seront payés immédiatement par le soumissionnaire dont les offres auront été admises, conformément au réglement qui en sera arrêté par M. le Préfet.

Fait à Lille, en l'hôtel de la préfecture, le 7 octobre 1833.

Le conseiller-d'État, Préfet du Nord,

BARON MÉCHIN.

CAHIER DE CHARGES

Pour l'exécution des travaux d'amélioration de la rivière de la Scarpe, depuis l'écluse du fort de Scarpe jusqu'au confluent de la Scarpe et de l'Escaut au-dessous de Mortagne.

ARTICLE 1.er

Le Concessionnaire s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, et à terminer dans le délai de quatre années, à partir de l'approbation de l'adjudication, tous les travaux nécessaires à la restauration de la rivière de Scarpe.

Il sera tenu de se conformer, dans l'exécution des ouvrages, aux conditions du programme approuvé par M. le Ministre du commerce et des travaux publics.

Il sera également tenu de se conformer à la délibération de la commission mixte des travaux publics, en date du 18 juin 1832, et de prendre à sa charge les obligations imposées au département du commerce et des travaux publics par cette délibération, dont une expédition sera annexée au présent cahier de charges.

Le Concessionnaire prolongera à ses frais le canal de dessèchement dit de la Traitoire jusqu'en aval du nouveau pont éclusé de Thun.

ARTICLE 2.

Le Concessionnaire aura la faculté de demander au Gouvernement la conversion de la navigation intermittente en navigation journalière ; mais l'autorisation ne pourra lui en être accordée, s'il y a lieu, que du consentement de l'administration du desséchement de la vallée de la Scarpe, et à la condition expresse que le niveau des eaux de navigation sera préalablement arrêté et fixé par des repères invariables établis aux écluses, de concert entre cette administration et les Ingénieurs des ponts et chaussées.

Dans tous les cas il ne pourra être admis à prétendre à aucune subvention en indemnité quelconque, à raison des nouveaux ouvrages qu'il aurait à construire dans ce nouveau système.

Il contracte, en outre, l'obligation spéciale de construire et d'entretenir à ses frais des ponts dans les endroits où, par suite des travaux, les communications qui existent actuellement se trouveraient interceptées, et de rétablir et assurer, également à ses frais, l'écoulement à toutes les autres dont le cours serait détourné ou modifié par les ouvrages nécessaires à la navigation.

ARTICLE 3.

Tous les terrains destinés aux coupures pour changement de lit ou pour l'élargissement de la rivière, de ses chemins de halage, de ses francs-bords, partout où ils ne sont pas grevés de la servitude du halage comme il est dit au programme, et à l'emplacement de divers ouvrages, ainsi qu'au rétablissement des communications interrompues et aux nouveaux lits des cours d'eau, seront achetés par le Concessionnaire sur ses propres deniers.
Le Concessionnaire est mis aux droits du Gouvernement pour en poursuivre au besoin l'expropriation, conformément aux dispositions établies par les lois sur la matière dans le cas où il ne pourrait pas conclure des arrangemens amiables avec les propriétaires. Les actes de vente des terrains nécessaires à l'emplacement du canal et de ses dépendances, ne seront sujets qu'au droit fixe d'un franc pour l'enregistrement.

Le Concessionnaire aura droit également de faire les emprunts et dépôts de terre par

suite des ouvrages prescrits au programme, moyennant tout dédommagement nécessaire et préalable.

ARTICLE 4.

Les indemnités pour détérioration de terrains par suite du dépôt des déblais ou de séparations des propriétés, pour chômage et destructions d'usines, pour modifications dans le niveau des eaux du pays par suite de l'existence des ouvrages nécessaires à la navigation, et enfin, pour tous dommages quelconques résultant des travaux, seront également payées par le Concessionnaire.

L'administration garantit au Concessionnaire une interruption de navigation pendant cent jours à compter du 1.er juillet pendant chacune des quatre années d'exécution; pendant ce temps il aura droit de maintenir les eaux basses dans la rivière, sauf à être passible des indemnités qui seraient réclamées par suite de la baisse des eaux hors du délai ordinaire du chômage annuel (du 15 août au 15 octobre).

ARTICLE 5.

L'entreprise étant d'utilité publique, le Concessionnaire est investi de tous les droits que les lois et règlemens confèrent à l'administration elle-même pour les travaux de l'État. Il pourra, en conséquence, se procurer par les mêmes voies les matériaux de remblais et d'emprunts nécessaires à la confection des ouvrages; il jouira, tant pour l'extraction que pour le transport des terres et matériaux, des priviléges accordés par les mêmes lois aux Entrepreneurs des travaux publics, à la charge par lui d'indemniser à l'amiable les Propriétaires des terrains endommagés, ou en cas de non accord, d'après les réglemens arrêtés par le conseil de préfecture, sans que dans aucun cas le Concessionnaire puisse exercer de recours à cet égard contre l'Administration.

ARTICLE 6.

Le Concessionnaire, pendant la durée des travaux qu'il exécutera d'ailleurs par des agens de son choix, sera tenu de se soumettre au contrôle de l'Administration. Ce contrôle aura pour objet d'empêcher le Concessionnaire de s'écarter des dispositions qui lui sont obligatoirement prescrites par le programme et par le présent cahier de charges. Les travaux situés dans le rayon kilométrique des places de guerre, seront exécutés sous la surveillance spéciale des officiers du génie militaire.

Après l'achèvement des travaux, il sera procédé à leur réception par un commissaire que l'Administration déléguera à cet effet, et qui sera chargé de reconnaître si le Concessionnaire a rempli exactement les obligations qui lui étaient imposées; il sera procédé, également en présence de ce commissaire, à la pose des repères fixes et invariables, à l'aide desquels on pourra s'assurer en tout temps si la rivière est tenue au niveau et à la profondeur que déterminent les conditions du présent cahier de charges, si le mouillage reste constamment le même, et si la surface des eaux ne s'est point insensiblement relevée par l'exhaussement du fonds de la cunette au préjudice des propriétaires riverains.

Afin de bien assurer l'exécution des dispositions du programme, le Concessionnaire ne pourra démolir les anciens radiers pris pour repères dans le programme qu'après que des commissaires délégués à cet effet par l'Administration auront constaté le niveau du radier des nouvelles écluses; il sera gravé sur le parement en pierre des bajoyers des écluses et culées des ponts, des échelles métriques pour servir à constater en tout temps le niveau des eaux.

ARTICLE 7.

Le niveau ordinaire des eaux est fixé à $1^{m}\ 65^{c}$ sur le seuil et à l'aval de chaque écluse; en conséquence, le Concessionnaire s'oblige d'entretenir constamment en bon état la rivière et ses dépendances, compris talus et digues, de telle sorte que dans

les jours de navigation fixés par les réglemens, tout bateau tirant 1ᵐ 50ᶜ d'eau, pourra librement naviguer sur toute la rivière et trouver une profondeur d'eau qui ne soit pas moindre de 1ᵐ 65ᶜ sur une largeur de 10ᵐ au plafond de la rivière, sauf pendant le chômage ordinaire, fixé à deux mois par an.

A cet effet l'état du canal et des dépendances sera reconnu et constaté annuellement par un commissaire que désignera l'administration.

Les frais d'entretien, les réparations, soit ordinaires, soit extraordinaires, les frais de régie, de perception et d'administration et tous frais quelconques, seront entièrement à la charge du Concessionnaire.

ARTICLE 8.

Les frais de visite et de réception des travaux seront supportés par le concessionnaire. Ces frais seront réglés par le Directeur général des ponts et chaussées et des mines, sur la proposition du Préfet du département, et le Concessionnaire sera tenu d'en verser le montant dans la caisse du Receveur général, pour être distribué à qui de droit.

ARTICLE 9.

Le Concessionnaire sera assujetti aux réglemens existans et à ceux à intervenir pour la police de la navigation et pour le régime des eaux de la rivière.

Il sera tenu d'élire, dans le département du Nord, un domicile auquel toutes significations lui seront régulièrement faites pour les actes qui se rattacheront à l'entreprise qui fait l'objet du présent cahier de charges.

ARTICLE 10.

Après l'achèvement des travaux, le Concessionnaire fera faire, à ses frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral de tous les terrains spécifiés dans l'article 3 ci-dessus; il justifiera, par des titres authentiques, qu'il en a complètement acquitté la valeur. Il sera dressé, en même temps, un état descriptif des ponts, aqueducs, écluses, déversoirs et autres ouvrages d'art qui auront dû être établis conformément aux conditions du programme et du présent traité.

Les procès-verbaux de bornage, le plan cadastral et l'état descriptif dûment arrêtés en double expédition, seront ajoutés aux annexes du présent cahier de charges, pour servir au récolement qui aura lieu lorsque le Gouvernement rentrera dans la jouissance du canal.

A l'expiration de la concession et par le seul fait de cette expiration, l'état sera subrogé à tous les droits du Concessionnaire dans la propriété des terrains désignés au plan cadastral.

Le Concessionnaire sera obligé, dans l'avant-dernière année qui précèdera l'expiration de la concession, de remettre en bon état d'entretien, la rivière, les ouvrages d'art indiqués dans l'état descriptif dont il vient d'être parlé, ainsi que les chemins de halage, perés, talus et toutes autres dépendances. Il sera procédé, au commencement de la dernière année, à une dernière réception, et, dans le cas où l'état des ouvrages ne serait pas satisfaisant, leur réparation serait prélevée de droit sur la jouissance de cette dernière année.

ARTICLE 11.

Pour indemniser le Concessionnaire des dépenses qu'il s'engage à faire par les articles précédens, et sous la condition expresse qu'il en remplira toutes les obligations, le Gouvernement lui accorde, à dater de la loi qui ratifiera la concession et, pendant le nombre d'années qui sera déterminé par l'adjudication, la jouissance des droits de navigation déterminés par le tarif ci-annexé.

La concession de ces droits sera dévolue au Concessionnaire qui se contentera d'une moindre durée de jouissance au-dessous du maximum de quatre-vingt-six années, dont la durée commencera à courir de l'approbation de l'adjudication.

La longueur totale de la partie de la Scarpe qui fait l'objet de la présente concession



sera divisée, pour la perception des droits, en distances de cinq mille mètres, et le Concessionnaire fera placer, à ses frais, des bornes indicatives de chacune de ces distances.

ARTICLE 12.

Le Concessionnaire est substitué aux droits de l'État relativement aux ponts qui doivent être réparés, partie par l'État et partie par les communes, conformément aux arrêtés préexistans : il est entendu que cette disposition ne s'appliquera qu'aux entretiens à faire après la première réparation ou reconstruction desdits ouvrages indiqués comme entièrement à la charge du Concessionnaire d'après les conditions du programme.

ARTICLE 13.

Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait la construction de nouvelles routes royales, départementales ou vicinales, ou de canaux qui traverseraient la ligne de navigation qui fait l'objet de la présente concession, le Concessionnaire ne pourra mettre aucun obstacle à ces traversées; mais toutes dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la navigation de la Scarpe.

Toute exécution ou toutes autorisations de routes, de canaux, de travaux de navigation, de chemins de fer, soit dans la région traversée par la Scarpe, soit dans toute autre région voisine ou éloignée, ne pourra également donner ouverture à une demande en indemnité de la part du Concessionnaire de la présente entreprise.

ARTICLE 14.

Le Concessionnaire sera tenu, dans le mois qui suivra l'adjudication, de porter à 85,000 fr. le dépôt préalable de 40,000 fr. qu'il aura dû faire dans la caisse du Receveur général du département du Nord, pour être admis à soumissionner. Si, à l'expiration de ce délai, le dépôt n'est pas ainsi complété, la concession sera réputée nulle et non avenue, et la première somme déposée sera acquise au Trésor royal, à titre de dommages-intérêts.

Le cautionnement pourra être déposé en numéraire ou en inscriptions de rentes 5, 4 ou 3 p. 0/0 (valeur nominale), en bons ou autres effets du Trésor, avec transfert au profit de la caisse des dépôts et consignations de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Les cinq premiers sixièmes de ce cautionnement seront rendus au Concessionnaire, et par cinquième, à mesure que des travaux de valeur équivalente seront exécutés. Le dernier sixième restera en dépôt jusqu'à l'achèvement de l'entreprise.

ARTICLE 15.

Le Concessionnaire pourra établir, à ses frais, des agens, tant pour la perception des droits que pour la surveillance et la conservation des ouvrages, la manœuvre des écluses, ponts mobiles, etc.

Les agens chargés de la manœuvre des eaux, ainsi que les pontonniers, seront commissionnés par l'administration.

ARTICLE 16.

Le Concessionnaire aura la faculté, en se conformant aux lois et réglemens sur la matière, de former une société pour la réunion des fonds nécessaires à l'entreprise.

Les actes auxquels donnerait lieu la formation de cette société ne seront soumis, pour l'enregistrement, qu'au droit fixe d'un franc.

ARTICLE 17.

La contribution foncière à laquelle le canal et ses dépendances sont ou pourront être soumis, sera à la charge du Concessionnaire pendant toute la durée de la concession.

ARTICLE 18.

Faute par le Concessionnaire, après avoir été mis en demeure, d'avoir terminé son entreprise dans le délai fixé par l'article 1.er, ou même d'avoir successivement porté les dépenses à des sommes telles, que le tiers des travaux soit achevé au bout de la moitié

3

du temps accordé pour la durée des ouvrages, et les deux tiers au bout des trois quarts du même temps ; faute aussi par lui d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier de charges, il encourra la déchéance, et il sera pourvu, s'il y a lieu, à la continuation et à l'achèvement des travaux, par le moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur les clauses du présent cahier de charges et sur une mise-à-prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés et de la partie non restituée du cautionnement. Cette adjudication sera dévolue à celui des nouveaux Soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise-à-prix. Les soumissions pourront être inférieures à cette mise-à-prix.

Le Concessionnaire évincé recevra du nouveau Concessionnaire la valeur que l'adjudication aura ainsi déterminée pour lesdits ouvrages, matériaux et terrains et partie de cautionnement.

Si l'adjudication ouverte ainsi qu'il vient d'être dit n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée dans les mêmes formes et sur les mêmes bases, après un délai de six mois ; si cette seconde tentative reste également sans succès, le Concessionnaire sera définitivement déchu, et les terrains achetés, les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés, ainsi que la partie non restituée du cautionnement, seront définitivement acquis à l'État, à titre de dommages-intérêts, sauf les droits que des tiers pourraient avoir à exercer.

La présente stipulation n'est point applicable au cas où la cause de l'interruption et de la non confection des travaux proviendrait de force majeure dûment constatée.

Article 19.

Les droits de navigation qui se perçoivent actuellement sur la Scarpe au profit du Trésor seront suspendus pendant toute la durée de la concession, et à dater de la promulgation de la loi qui ratifiera cette concession.

La perception entière des nouveaux droits déterminés au tarif ci-annexé ne sera autorisée qu'à l'époque où tous les travaux prescrits par le cahier de charges seront terminés et reçus.

Dans l'intervalle entre la suspension des droits actuels et l'établissement définitif et entier des nouveaux droits, ces derniers ne seront perçus par le Concessionnaire que jusqu'à concurrence du montant du taux actuel.

Article 20.

Les contestations qui pourraient s'élever entre le Gouvernement et le Concessionnaire sur l'exécution ou l'interprétation des clauses et conditions du présent cahier de charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département du Nord, sauf recours au Conseil-d'État.

Article 21.

La concession ne sera valable et définitive qu'après la ratification de la loi.

Présenté à l'approbation de M. le Ministre Secrétaire-d'État au département du commerce et des travaux publics.

Paris, le 26 septembre 1833.

Le Conseiller-d'État chargé de l'administration des ponts et chaussées et des mines,
Signé, LEGRAND.

Approuvé : Paris, le 26 septembre 1833.

Le Ministre Secrétaire-d'État au département du commerce et des travaux publics,
Signé, A. THIERS.

Pour copie conforme :

Le Conseiller-d'État chargé de l'administration des ponts et chaussées et des mines,
Signé, LEGRAND.

NORD.

PERFECTIONNEMENT DE LA NAVIGATION DE LA SCARPE.

EXTRAIT des registres de la Commission mixte des travaux publics.

Séance du 18 *juin* 1832.

Le Ministre de la guerre et le Ministre du commerce et des travaux publics chargent la Commission d'émettre un avis sur le projet d'améliorer la navigation de la Scarpe, entre la place de Douai et l'Escaut.

La Commission :

Vu le procès-verbal de la conférence tenue le 10 mars 1832, entre les Chefs du génie à Douai et à Condé et l'Ingénieur des ponts et chaussées de l'arrondissement, duquel il résulte que les Ingénieurs des deux services diffèrent d'opinion sur quelques-uns des moyens proposés pour effectuer ce perfectionnement, ainsi que sur l'affectation de la dépense qui doit en résulter;

Vu l'avis du Conseil général des ponts et chaussées du 17 avril 1832,

Qui adhère aux nouvelles propositions du génie militaire, relatives au relief des digues, ainsi qu'à l'établissement d'un pont éclusé en maçonnerie à Lallaing, en remplacement du pont en charpente qui existe ; à l'établissement de doubles rainures aux écluses de Marchiennes, de Saint-Amand et du Pont-à-Raches ; à l'éclusement du Syphon de la petite Traitoire, des débouchés du Gaudion et du Bouchard et au relèvement de trois ponts-levis, pourvu que le département de la guerre supporte la dépense de ces travaux et qu'il s'oppose au déplacement des écluses de Saint-Amand et du pont éclusé de Thun;

Vu l'avis du comité des fortifications du 7 mai 1832, dans lequel, après avoir remarqué que le résultat qu'on veut atteindre (celui d'améliorer la navigation et d'assainir la vallée) devant avoir l'inconvénient militaire de faire disparaître des marais qui font la défense actuelle de cette partie du territoire, le département de la guerre ne peut y consentir que sous la réserve que l'administration des travaux publics prendra à son compte la dépense des ouvrages nécessaires pour pouvoir rétablir, en temps de guerre, les obstacles naturels qu'on aurait détruits dans un intérêt purement civil;

Ce Comité a proposé d'apporter plusieurs modifications et d'ajouter de nouvelles dispositions au projet présenté;

Vu les plans et dessins de détails des localités et des projets, ainsi que toutes les pièces successivement produites et contenues au dossier,

Passe à l'examen de la question qui lui est déférée.

Dans une conférence antérieure, tenue le 12 avril 1831, le projet consistait :

1.° A conserver pour la navigation le lit de la rivière qu'on redresserait dans plusieurs parties.

2.° A faire un canal latéral de dessèchement de la vallée, en donnant plus de pente aux canaux d'écoulement.

Mais il ne fut pas donné de suite à ce projet qui se trouve relaté dans les nouvelles conférences.

Dans l'état actuel, la navigation de la Scarpe, depuis le fort de ce nom, à Douai, jusque vers le confluent de l'Escaut, à Mortagne, forme six biefs qui correspondent à un même nombre d'inondations défensives, soutenues par les écluses et les digues de la rivière.

Le nouveau projet tend à baisser ces digues et écluses; ce qui doit modifier nécessairement le régime des inondations; et, d'après les changemens proposés dans les profils des digues, l'augmentation de dépense n'est portée qu'à 47,000 francs, tandis que dans le premier projet elle s'élevait à 60,000 francs.

Les dispositions et modifications que le comité du génie, dans son avis précité, propose d'apporter au projet, présentent les développemens ci-après :

PREMIER BIEF.

L'écluse du fort de Scarpe sera refaite par les ingénieurs militaires sur les fonds qui leur seront remis par le département des travaux publics, conformément à l'article 5 du décret du 4 août 1811. Le radier, qui actuellement a la cote 49,97 (plan de nivellement général passant à 50^{m} au-dessus du radier de l'écluse de Rodignies), sera baissé de 0^{m} 41^{c}, et établi à la cote 43,38; les bajoyers seront maintenus à leur cote actuelle 38,80.

Le service des travaux publics sera passible des dommages que l'exécution de l'écluse pourrait occasionner aux ouvrages de fortification contigus.

DEUXIÈME BIEF.

Les deux inondations actuelles de cette partie de la vallée pouvant être réunies en une seule à la cote 41,32 qui serait soutenue par l'écluse de Guesnocoin, et au moyen d'une digue à faire en temps de guerre par le service militaire, les bajoyers de l'écluse de Guesnocoin, cotés aujourd'hui 41,22, ainsi que la digue droite depuis cette écluse jusqu'à Pont-à-Raches, seront relevés de 0^{m} 20, ce qui portera leur cote à 41,02. La digue gauche, depuis Pont-à-Raches jusqu'au fort de Scarpe, proposée à la cote 40,82, pourra être baissée de 0^{m} 50 et mise à la cote 41,32.

TROISIÈME ET QUATRIÈME BIEFS.

L'inondation militaire correspondant à ces deux biefs doit être soutenue par l'écluse de Marchiennes. L'écluse de Vred, qui ne joue aucun rôle par rapport à cette inondation, aura, conformément au projet, son radier à 0^{m} 27 en contre-bas de son niveau actuel 45,38, lequel sera établi à la cote 45,65; les eaux de navigation entre Guesnocoin et Vred se trouvant 1^{m} 07 plus élevées que les eaux d'inondation, la hauteur de la digue entre ces deux points sera réglée de concert entre les chefs de service.

CINQUIÈME ET SIXIÈME BIEFS.

Une seule inondation défensive doit couvrir le terrain en avant de ces deux biefs et être soutenue par l'écluse de Saint-Amand. L'écluse de Warlaing, qui ne sert point à l'inondation, aura, suivant le projet, son radier coté 46,77 baissé de 0,88, lequel sera établi à la cote 47,65.

Quant à l'écluse de Saint-Amand, rien ne s'oppose à ce que son radier coté 48,25 soit baissé de 0,71 et mis à la cote 48,96 dans l'emplacement choisi par l'ingénieur des ponts et chaussées; mais les eaux de l'inondation défensive devant être tenues suivant le projet à la cote 43,80, les bajoyers de la nouvelle écluse de Saint-Amand et la digue droite depuis Marchiennes seront à la cote 43,50 au plus.

CUREMENT DE LA SCARPE ENTRE L'ÉCLUSE DE SAINT-AMAND ET L'ESCAUT.

En remplacement de l'écluse actuelle de Thun (A), que l'exécution du projet doit rendre inutile, mais qui soutenait une inondation militaire, il sera construit un pont éclusé (B) à 1,200^{m} environ en aval de l'écluse actuelle, au coude au-dessous de Château-l'Abbaye, où se trouve une vanne (voir le croquis ci-joint); l'inondation défensive devant être établie à la cote 45,20, le sommet des piles et la digue de la rive droite seront à la cote 44,90; le radier pourra être à la cote 49 69 ou même un peu plus bas.

Le projet de détail de ce pont éclusé sera rédigé de concert entre les deux services, suivant les formes en usage.

DIGUES DE LA SCARPE.

Les digues de la rive droite auront 4^{m} d'épaisseur au moins à leur sommet qui aura 0^{m} 30 au moins au-dessus des eaux d'inondation; lorsque le tassement des terres aura eu lieu, les digues de la rive gauche seront réglées pour leur hauteur et leur épaisseur par l'ingénieur des ponts et chaussées, mais elles devront être au moins de 0^{m} 30 plus basses que les digues correspondantes de la rive droite. Le talus des digues pourra être réduit à 3 de base pour 1 de hauteur. Ces talus pourront être plus doux pour les digues de la rive gauche; le terrain naturel sur cette rive ne sera point relevé.

PONTS-LEVIS.

Les ponts-levis seront repliés sur la rive droite, à l'exception de ceux du fort de Scarpe et de Marchiennes qui le seront sur la rive gauche.

Les tabliers des ponts seront immédiatement relevés au niveau des digues de la rive droite.

RAINURES DES ECLUSES ET HAUTEUR DES BAJOYERS.

Il sera fait aux écluses de Guesnocoin, de Marchiennes et de Saint-Amand, ainsi qu'à leurs décharges latérales, des doubles rainures distantes entre elles de 2^{m}; la largeur de ces rainures sera de 0^{m} 25 à 0^{m} 30.

Les hauteurs spécifiées pour les bajoyers des écluses pourront n'avoir lieu qu'à l'endroit des rainures et sur une largeur de 1^{m} au-delà; le surplus sera tenu à la hauteur voulue pour la navigation; quant à l'éclusement du Syphon, de la petite Traitoire et des débouchés du Godion et du Bouchard, le comité le regarde comme inutile, parcequ'au moment du besoin il sera facile de boucher ces ruisseaux avec un peu de terre.

CONDUITE DES TRAVAUX. — IMPUTATION DE LA DÉPENSE.

Les travaux d'exécution du canal, à l'exception de l'écluse du fort de Scarpe, seront entrepris par l'administration civile qui sera tenue de se conformer aux stipulations ci-dessus.

Tous les ouvrages énoncés au présent avis et demandés dans l'intérêt militaire, pour maintenir les moyens de défense actuels, ou les remplacer par des obstacles artificiels équivalens, seront compris dans la dépense du projet et soldés sur les fonds affectés aux travaux de la Scarpe.

Cette clause, sous laquelle le département de la guerre donne son adhésion au projet, sera insérée au cahier de charges de l'entreprise ou de la concession.

La discussion s'ouvre sur l'objet mis en délibération.

L'Inspecteur divisionnaire des ponts et chaussées, membre de la commission, fait remarquer que, dans les dernières conférences, les officiers du génie ont réduit un peu leurs demandes contenues dans les procès-verbaux antérieurs, et qu'il en est résulté une diminution de dépense de 13,000 francs.

Mais que le nouveau système de défense proposé pour la partie basse de la vallée de la Scarpe constitue un nouveau projet militaire qui ne peut être en ce moment l'objet d'aucun examen de la part de la commission mixte, et dont les dépenses, dans tous les cas, ne sauraient être mises à la charge de l'association de la Scarpe.

Et il conclut à ce que le projet présenté pour l'amélioration du cours et de la navigation de cette rivière soit approuvé avec les modifications demandées précédemment par les officiers du génie, et réduites à une dépense de 47,000 francs, et sans tenir compte des nouveaux ouvrages indiqués par eux; lesquels devront être présentés séparément, soumis aux formalités ordinaires pour tous les projets des travaux mixtes, et leur dépense en être payée par qui de droit.

L'Inspecteur des fortifications, Membre de la Commission, après avoir rappelé que les travaux proposés pour le perfectionnement de la navigation de la Scarpe tendent à changer le système actuel de défense de cette partie du territoire, fait observer :

1.° Qu'aux termes du décret du 4 août 1811, applicable aux routes de terre et d'eau, la dépense des modifications apportées au système défensif, par suite de l'exécution des routes, doit être à la charge de la route ou du canal.

2.° Que le déplacement de l'écluse de Thun n'apportant aucun obstacle au dessèchement de la vallée, puisqu'il suffira d'augmenter un peu ses dimensions pour donner passage aux eaux de la Traitoire, les considérations militaires doivent faire admettre le pont éclusé (B) à environ 1,200^{m} en aval de l'écluse actuelle.

Il se réfère d'ailleurs entièrement aux différentes propositions consignées dans l'avis du comité sus-énoncé.

La majorité des membres s'étant rangée à cette dernière opinion,

La Commission est d'avis :

Que les Ministres de la guerre et des travaux publics approuvent de concert toutes les dispositions insérées dans la délibération du comité des fortifications du 7 mai 1832 et relatées ci-dessus pour les travaux d'amélioration de la navigation de la Scarpe, entre la place de Douai et l'Escaut.

Pour extrait conforme :

Le pair de France, président de la commission mixte des travaux publics,

Signé, baron PORTAL.

Le secrétaire-archiviste de la commission,

Signé, D'ARTOIS.

Présenté à l'approbation de M. le Ministre du commerce et des travaux publics.

Paris, le 26 septembre 1833.

Le Conseiller-d'État chargé de l'administration des ponts et chaussées et des mines,

Signé, LEGRAND.

Approuvé : Paris, le 26 septembre 1833.

Le Ministre secrétaire-d'État du commerce et des travaux publics,

Signé, A. THIERS.

Pour copie conforme :

Le Conseiller-d'État chargé de l'administration des ponts et chaussées et des mines,

Signé, LEGRAND.



TARIF DES DROITS DE NAVIGATION

A percevoir sur la rivière de la Scarpe, depuis le fort de Scarpe jusqu'à l'Escaut.

Nota. Les droits devront être perçus par distance de cinq kilomètres. Néanmoins on aura égard aux fractions de distance. Ainsi, au-dessous d'un kilomètre, on comptera un kilomètre, entre un et deux kilomètres, on comptera deux kilomètres, trois entre deux et trois, etc. La perception se fera sur la remonte comme sur la descente. Toute fraction numéraire au-dessous d'un centime sera comptée pour un centime.

Le droit sera payé en raison de la distance parcourue et d'après la charge réelle du bateau, constatée par le volume d'eau déplacé, déduction faite du poids même du bateau.

ARTICLE 1.er

A dater du jour où les travaux d'amélioration de la navigation de la Scarpe seront terminés et reçus, jusqu'au terme de la jouissance qui lui aura été accordée, le Concessionnaire sera autorisé à percevoir un droit de cinq centimes par tonneau de mille kilogrammes sur chaque bateau chargé et par distance de cinq kilomètres.

ARTICLE 2.

Les bateaux vides, ceux chargés de cendre de bois, cendre de houille, cendre de tourbe et d'engrais, ne paieront que la moitié du droit fixé par l'article 1.er pour les bateaux chargés.

ARTICLE 3.

Les droits de navigation qui se perçoivent actuellement au profit du Trésor seront suspendus pendant toute la durée de la concession.

ARTICLE 4.

Dans l'intervalle entre la suspension des droits actuels et l'époque de l'établissement définitif et entier des nouveaux droits, ces derniers ne seront perçus par le Concessionnaire que jusqu'à concurrence du montant du taux actuel.

Présenté à l'approbation de M. le Ministre secrétaire-d'État au département du commerce et des travaux publics.

Paris, le 26 septembre 1833.

Le Conseiller-d'État chargé de l'administration des ponts et chaussées et des mines,

Signé, LEGRAND.

Approuvé : Paris, le 26 septembre 1833.

Le Ministre secrétaire-d'État au département du commerce et des travaux publics,

Signé, A. THIERS.

Pour copie conforme :

Le Conseiller-d'État chargé de l'administration des ponts et chaussées et des mines,

Signé, LEGRAND.

Nota. La soumission sera datée du jour fixé pour la réception des soumissions à l'hôtel de la préfecture.

La durée de la jouissance sera énoncée textuellement et non en chiffres.

MODÈLE DE SOUMISSION.

Je soussigné (*mettre les noms, prénoms, qualité et domicile du signataire*), après avoir pris connaissance des projets, cahier de charges, tarifs et autres pièces concernant les travaux d'amélioration à faire sur la Scarpe, depuis le fort de Scarpe jusqu'à l'Escaut, m'engage à exécuter lesdits travaux à mes risques et périls, et déclare me soumettre à toutes les clauses et conditions énoncées au cahier de charges approuvé le 26 septembre 1833 par M. le Ministre secrétaire-d'État du commerce et des travaux publics, moyennant la jouissance des droits énoncés au tarif annexé au cahier de charges, pendant la durée de années, à dater du jour de la ratification de la concession.

Pour garantie de la présente soumission, j'ai déposé à la caisse de M. le Receveur-général du département du Nord, la somme de QUARANTE MILLE FRANCS, suivant le récépissé ci-inclus et dans les valeurs y détaillées.

Lille, le 1833.

MODÈLE de récépissé de dépôt pour garantie d'une soumission.

Nous, Receveur général du département du Nord, reconnaissons que M. s'est présenté aujourd'hui à notre caisse et a déposé la somme de QUARANTE MILLE FRANCS, dans les valeurs ci-après :

En numéraire..........................

En inscriptions de rentes transférées à notre nom, comme représentant la caisse des dépôts et consignations, de rentes représentant, valeur nominale.................

En bons royaux........................

Lesquelles sommes et valeurs ledit sieur nous a déclaré affecter à la garantie d'une soumission qui sera présentée à M. le préfet du Nord, le 1833, pour la concession des travaux de restauration de la Scarpe, consentant ledit sieur que lesdites sommes et valeurs ne lui soient restituées que le lendemain du jour fixé pour l'adjudication, si sa soumission n'est point acceptée.

Et a ledit sieur signé avec nous.

Lille, le 1833.

Le déposant, *Le Receveur-général,*